

## **Automatic parking device for automobile**

**Patent number:** DE3813083  
**Publication date:** 1989-11-02  
**Inventor:** SHYU JIA-MING (TW); CHUANG CHING-WANG (TW)  
**Applicant:** IND TECH RES INST (TW)  
**Classification:**  
- **international:** B60K41/00; B60Q9/00; G05D1/02  
- **european:** B60Q1/48B; B62D15/00; G01S7/56; G01S15/93  
**Application number:** DE19883813083 19880419  
**Priority number(s):** DE19883813083 19880419

**Also published as:**

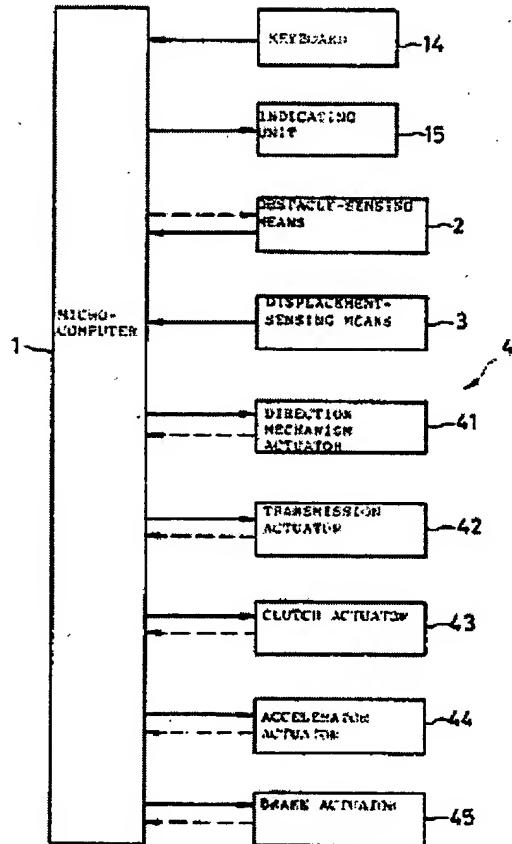
 US4931930 (A1)  
 FR2630075 (A1)

Abstract not available for DE3813083

Abstract of corresponding document: **US4931930**

A device to be mounted on a car for assisting a driver to make a parallel parking or a perpendicular parking, comprises displacement-sensing devices to measure specific distance that the car moves, obstacle-sensing devices for sensing the position of obstacles around a car, and a microcomputer that can, in accordance with the driver's instructions and the data received from aforesaid displacement-sensing devices and obstacle-sensing devices, generate various signals to tell the driver to drive the car forwards, to stop the car, to turn the car left or right, or to back the car so as to park the car along a specific path, further more, the microcomputer may generate an output signal to control the steering mechanism the transmission, the accelerator, and the brake system for backing the car into a parking space automatically.

### **Report a data error here**



Data supplied from the [esp@cenet](mailto:esp@cenet) database - Worldwide

USPS EXPRESS MAIL  
EV 636 851 403 US  
JUNE 20 2005



⑯ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑯ **Patentschrift**  
⑯ **DE 38 13 083 C 3**

⑯ Int. Cl. 8:  
**B 60 Q 9/00**  
B 60 K 41/00  
G 05 D 1/02

DE 38 13 083 C 3

⑯ Aktenzeichen: P 38 13 083.1-31  
⑯ Anmeldetag: 19. 4. 88  
⑯ Offenlegungstag: 2. 11. 89  
⑯ Veröffentlichungstag der Patenterteilung: 19. 7. 90  
⑯ Veröffentlichungstag des geänderten Patents: 21. 11. 96

Patentschrift nach Einspruchsverfahren geändert

⑯ Patentinhaber:

Industrial Technology Research Institute, Chung Tung, Hsin Chu Hsien, TW

⑯ Vertreter:

Moll, W., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat., 80538 München; Delfs, K., Dipl.-Ing.; Mengdehl, U., Dipl.-Chem. Dr.rer.nat.; Niebuhr, H., Dipl.-Phys. Dr.phil.habil., 20148 Hamburg; Glawe, U., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat., Pat.-Anwälte, 80538 München

⑯ Erfinder:

Shyu, Jia-Ming, Chu Tung, Hsin Chu Hsien, TW; Chuang, Ching-Wang, Chu Tung, Hsin Chu Hsien, TW

⑯ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften:

DE-OS 29 32 118  
DE-OS 19 38 151

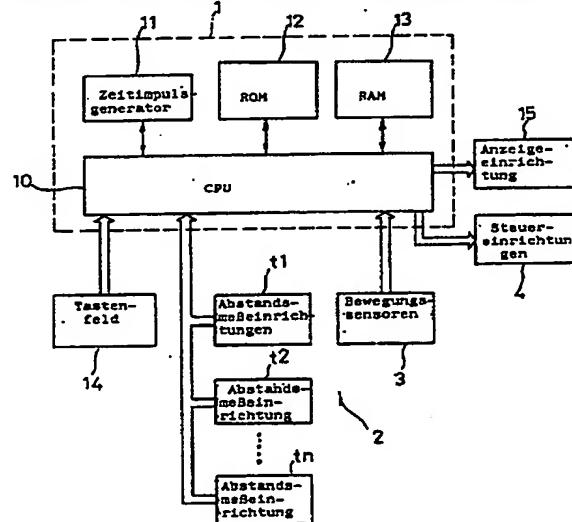
N.N.: Elektronischer Wegweiser, In: Funkschau 23/1983, S.48-50;  
N.N.: Prometheus - das Auto neu erfinden, In: Elo 3/1987 S.12,18;  
JP 59-38149A In: Patents Abstr. of Japan, Sect. M, Vol.8, (1984) Nr.140, (M-305);  
JP 61-285154A In: Patents Abstr. of Japan, Sect. M, Vol.11 (1987) Nr.155, (M-589);  
SOULIER, J.-N.: Generation anformatives de manœuvres pour un robot mobile en espace fortement contraint, Laboratoire d'Automatique et d'Analyse des Systems, 1987;

⑯ Einparkhilfe für ein Kraftfahrzeug

⑯ Einparkhilfe für ein Kraftfahrzeug, bei der das Kraftfahrzeug in der Stellung des geringsten Wendekreises eingeparkt wird, mit einem Bewegungssensor zum Messen der Bewegungsstrecke und einer Anzeigeeinrichtung (15), gekennzeichnet durch

Hindernismeßeinrichtungen (2) mit verschiedenen Abstandsmeßeinheiten ( $t_1$ ,  $t_2$ ), die an geeigneten Teilen des Fahrzeugs (5) angebracht sind und in verschiedene Richtungen weisen, zur Erfassung der Abstände zwischen der Karosserie und den Hindernissen in diesen Richtungen und zur Umwandlung der Abstände in elektrische Signale, Modusauswahlmittel (14), die es dem Fahrer ermöglichen, einen bestimmten Einparkmodus, insbesondere links-paralleler, links-rechtwinklig, rechts-paralleler und rechts-rechtwinklig, auszuwählen und entsprechende elektrische Signale zu erzeugen, wobei zum Steuern der Bewegung des Kraftfahrzeugs Daten für einen Haltepunkt vorgegeben sind, an dem das Kraftfahrzeug eine Vorwärtfahrt stoppt und ein Rücksetzen beginnt, der Rücksetzweg für paralleles Einparken an dem Haltepunkt beginnt und S-förmig zu einem Endpunkt führt, wobei der S-förmige Rücksetzweg durch einen Bogen mit einem entsprechenden Winkel ( $\beta$ ) und dem Radius ( $R$ ) und einen entgegengesetzten Bogen mit gleichem Winkel und Radius gebildet ist und der Rücksetzweg beim senkrechten Einparken vom Haltepunkt zu einem Endpunkt L-förmig ist, wobei der Rücksetzweg aus einem Viertelbogen eines Kreises mit dem Radius ( $R$ ) und einer Geraden ( $\Delta d$ ) besteht, die tangential zum Endpunkt dieses Bogens liegt, einen Mikrocomputer (1) zum Empfang der elektrischen Signale des Bewegungssensors (3), der Hindernismeßeinrichtung (2) und der Modusauswahlmittel (14) zur Berechnung der für den ausgewählten Parkmodus erforderlichen Parameter und zur Erzeugung der entsprechenden Anzeigesignale für den Fahrer, die auf der Anzeigeeinheit (15) angezeigt werden, wobei diese Instruktionen Signale für den Lenkvorgang (161) und den Antrieb (162) zum Fahren des Rücksetzweges, die verbleibende Bewegungsstrecke (153)

des Fahrzeugs und die Abstandsbedingungen (150) beinhaltet, und wobei im Mikrocomputer Sollwerte für Breite und Länge einer Parklücke vorgegeben sind, wobei während ...



DE 38 13 083 C 3

USPS EXPRESS MAIL  
EV 636 851 403 US  
JUNE 20 2005

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Einparkhilfe für ein Kraftfahrzeug, bei der das Kraftfahrzeug in der Stellung des geringsten Wendekreises eingeparkt wird, mit einer Entfernungsmeßeinrichtung zum Messen der Bewegungsstrecke und einer Anzeigevorrichtung.

Das rückwärtige Einparken eines Kraftfahrzeuges in eine Parklücke ist eines der schwierigsten Fahrmanöver, die im Verkehr auftreten können. Dabei muß abgeschätzt werden, ob eine Parklücke ausreichend groß ist, und der Einparkvorgang selbst erfordert ein erhebliches Maß an Übung, so daß insbesondere Anfänger oder auch unsichere Fahrer nicht schnell und problemlos einparken können. Dies führt dazu, daß das Kraftfahrzeug einige Male zurückgesetzt werden muß und dementsprechend der nachfolgende Verkehr behindert wird oder es zu Beschädigungen beim Einparken kommen kann.

Aus der DE-OS 19 38 151 ist eine Einparkhilfe der eingangs genannten Art bekannt, bei der während des Heranfahrens an die Parklücke und während des Zurücksetzens in die Parklücke Wegmessungen durchgeführt werden. So kann einerseits exakt festgestellt werden, ob die Parklücke ausreichend groß ist, und andererseits können dem Fahrer an den entsprechenden Punkten des Rücksetzweges Anzeigen für den erforderlichen Lenkausschlag gegeben werden. Dadurch wird zwar das Einparken erleichtert, andererseits muß aber zu Beginn des Einparkvorgangs eine bestimmte Position in bezug auf die Parklücke und eventuell davorstehende Fahrzeuge eingenommen werden, damit der Einparkvorgang entsprechend den Anzeigen durchgeführt werden kann. Dabei ist es aber nicht immer möglich, diese Position genau anzufahren, z. B. aufgrund von zusätzlichen Hindernissen, und ein ungeübter Fahrer wird mit dem Anfahren der Ausgangsposition ebenfalls Schwierigkeiten haben, so daß diese Einparkhilfe in der Praxis kaum einsetzbar ist. Zudem betrifft diese Einparkhilfe nur das Parken parallel zur Fahrtrichtung; das Einparken senkrecht zur Fahrtrichtung ist durch diese Einparkhilfe nicht erleichtert.

In einer Arbeit mit dem Titel "Generation automatiques de manoeuvres pour un robot mobile en espace fortement contraint" von J.-N. Soulier, Laboratoire d'Automatique et d'Analyse des Systems (1987), werden u. a. verschiedene Einparkstrategien für automatisches Parallelparken von Roboterfahrzeugen untersucht und mathematisch beschrieben.

Aus der DE-OS 29 32 118 ist eine Rangierhilfe für Kraftfahrzeuge bekannt, bei der Abstandssensoren an den Ecken des Fahrzeugs angebracht sind, die bei Erreichen eines vorgegebenen Mindestabstandes dem Fahrer ein Warnsignal geben können. Bei dieser Einrichtung können zwar Kollisionen beim Einparken verhindert werden, jedoch ist der Einparkvorgang selbst nicht erleichtert, da dem Fahrer keine Hinweise für die entsprechende Steuerung des Fahrzeugs gegeben werden.

Dementsprechend liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Einparkhilfe der eingangs genannten Art zu schaffen, bei der auch aus unterschiedlichen Positionen schnell und sicher eingeparkt werden kann.

Die Lösung dieser Aufgabe erfolgt durch die in Patentanspruch 1 bzw. 2 angegebenen Merkmale; die Unteransprüche betreffen vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung.

Da einerseits die Bewegung des Fahrzeugs selbst und andererseits die entsprechenden Abstände des Fahrzeugs zu Hindernissen sowie die Breite und die Länge der Parklücke ermittelt werden, ist es möglich, den Einparkvorgang optimal zu steuern, auch bei geänderten Anfangsbedingungen. Zudem ist es auch möglich, das rückwärtige Einparken in eine senkrecht zur ursprünglichen Fahrtrichtung angeordneten Parklücke zu erleichtern.

Ausführungsformen der vorliegenden Erfindung werden anhand der folgenden Figuren im einzelnen beschrieben. Es zeigt

Fig. 1 ein Blockschaltbild der Hauptbauteile gemäß der vorliegenden Erfindung;

Fig. 2 eine Ausführungsform der Hindernis-Sensoren gemäß der vorliegenden Erfindung;

Fig. 3 eine schematische Darstellung der Arbeitsweise der Hindernis-Sensoren gemäß der vorliegenden Erfindung;

Fig. 4A, 4B, 4C und 4D zahlreiche Einparkarten eines Wagens;

Fig. 5 einen S-förmigen Weg, der von einem Mikrocomputer berechnet worden ist, und von einem Wagen rückwärts gefahren wird;

Fig. 6 einen L-förmigen Weg, der von einem Mikrocomputer berechnet worden ist, und von einem Wagen rückwärts gefahren wird;

Fig. 7 eine Ausführungsform einer Schalttafel zur Betätigung und Anzeige des Mikrocomputers; und

Fig. 8 ein Blockschaltbild der vorliegenden Erfindung mit Betätigungsseinrichtungen für die Antriebsmechanismen eines Wagens.

Fig. 1 zeigt die vorliegende Erfindung, die im wesentlichen besteht aus einem Mikrocomputer 1 mit einem CPU 10, einem Zeitimpulsgenerator 11, einem ROM 12 und einem RAM 13. An einer für den Fahrer geeigneten Position ist ein Betätigungsstastenfeld 14 installiert, so daß Instruktionssignale in den Mikrocomputer 1 eingegeben werden können, um vorgegebene Betriebsbedingungen auszuwählen zu können, sowie beispielsweise Starten des Motors, Parken auf der linken Seite, rechten Seite, Unterbrechen oder Stop. Die Ausgangssignale des Mikrocomputers 1 werden an einer Anzeigeeinrichtung 15 angezeigt, um den Fahrer mittels Ton-, Licht- oder Markierungssignalen zu instruieren; weiterhin können Steuersignale über Antriebssteuerungseinrichtungen 4 dazu verwendet werden, einen Wagen auf die gewünschte Art und Weise zu fahren. Der Mikrocomputer 1 arbeitet in Übereinstimmung mit den Daten, die von den Hindernis-Sensoren 2 und den Bewegungs-Sensoren 3 erzeugt werden.

Die Hindernis-Sensoren 2 bestehen aus mehreren Abstandsmeßeinrichtungen, wie beispielsweise den Ultraschall-Abstandsmeßeinrichtungen  $t_1, t_2 \dots t_n$ , die jeweils an einer geeigneten Position am Wagen montiert sind und in verschiedene Richtungen weisen, um die Abstände zwischen Hindernissen und dem Wagen zu messen.

Die Abstandsdaten werden in den Mikrocomputer 1 übertragen, der diesen Daten in Übereinstimmung mit den Wagen-Bewegungsdaten verarbeitet, die von den Bewegungssensoren 3 ermittelt werden, damit der Mikrocomputer 1 die relativen Positionen zwischen den Hindernissen und dem Wagen entlang des Fahrweges des Wagens herausfindet; und dann können die Steuerungsparameter für das Rückwärtsfahren bestimmt werden. Die Einzelheiten der vorstehend beschriebenen Operation werden später gegeben.

Die Bewegungs-Sensoren 3 werden zum Feststellen der Bewegungsstrecke eines Wagens einschließlich der Bewegung nach vorne, nach rückwärts und der Wendebewegung verwendet. Die Bewegungsdaten werden durch Berechnen der Umdrehungen der Wagenräder erhalten. Der Weg eines Wagens kann aus den Umdrehungen der Wagenräder oder der Ausgangswelle des Motors erhalten werden, wenn die Kurvenbewegung eines Wagens nicht analysiert werden muß. Für das laufende Kraftfahrzeug, welches mit den Hinterrädern angetrieben wird, und mit den Vorderrädern gelenkt wird, kann ein Umdrehungszahlmesser an der Kardanwelle vor dem Differentialgetriebe zum Messen der Wagenbewegung angeordnet werden. (T entspricht der Bewegungslänge des Mittelpunktes auf der Achse der beiden Hinterräder.) Wenn die Wendekurve eines Wagens analysiert werden muß, sollten die Hinterräder oder irgendwelche zwei Räder mit Umdrehungszahlmeßgeräten versehen sein, um die Bewegung dieser beiden Räder zu messen und den geometrischen Ort der Bewegung eines Wagens zu erhalten. Der Meßwert des Zählers der Bewegungssensoren 3 wird periodisch vom Mikrocomputer 1 aufgenommen und dann verarbeitet, um den geometrischen Ort der Bewegung des Wagens und die zugehörigen Positionen der verschiedenen Teile des Wagens zu einem bestimmten Zeitpunkt zu erhalten; dann werden die vorstehend genannten Daten zusammen mit den Daten der Hindernissensoren 2 verarbeitet. Die Berechnung des vorstehend genannten geometrischen Ortes liegt im Bereich der allgemeinen Geometrie, und es werden daher keine Einzelheiten erläutert.

Fig. 2 zeigt die Abstands-Meßeinrichtungen der Hindernissensoren 2, die an einem Wagen montiert sind, wobei an jeder der vier Ecken 51, 52, 53 und 54 des Kraftfahrzeugs 5 zwei Ultraschall-Abstandsmeßeinheiten installiert sind, die in Längs- und Querrichtung des Wagens ausgerichtet sind, d. h. die Übertragungs- und Aufnahmesätze  $t_1, t_2, t_3, t_4, t_5, t_6, t_7$  und  $t_8$  liegen den vorderen rückwärtigen, linken und rechten Richtungen des Wagens jeweils gegenüber, wobei jeder der Sätze ein Ultraschallsignal auf ein Objekt aussenden kann, und das am Objekt reflektierte Signal durch die Aufnahmesätze erhalten wird; dann wird der Abstand zwischen dem Wagen und dem Hindernis durch einen elektronischen Schaltkreis (nicht dargestellt) berechnet. Der Grund für die Montage von Sende/Aufnahmesätzen an den Ecken eines Wagens besteht darin, daß die Wagenecken während dem Wenden des Wagens vorzugsweise an ein Hindernis anstoßen, und daher wird der zwischen der Ecke eines Wagens und einem Hindernis ermittelte Abstand dazu verwendet, zu verhindern, daß der Wagen gegen das Hindernis fährt. Natürlich können an den anderen Teilen des Wagens auch andere Meßeinrichtungen, falls notwendig, installiert sein, um für den Wagen mehr Schutz zu bieten. Die Ultraschall-Abstandsmeßeinrichtung kann entsprechend der allgemein bekannten Technologie ausgebildet sein; und der Übertragungswinkel des Ultraschallsignals kann auf geeignete Art und Weise eingestellt sein.

Im allgemeinen werden die Meßeinheiten an den vorderen und rückwärtigen Ecken des Wagens dazu verwendet, eine direkte Kollision zu verhindern, und sollten einen großen Übertragungswinkel  $\Theta_1$  aufweisen, wogegen die Meßeinheiten an den linken und rechten Seiten des Wagens, die zum Erfassen von Hindernissen an beiden Seiten des Wagens verwendet werden, einen kleineren Übertragungswinkel  $\Theta_2$  haben können. Die verschiedenen Meßeinrichtungen müssen nicht gleichzeitig im Betrieb sein, d. h. es ist nur eine begrenzte Anzahl von Meßeinheiten erforderlich, die in einer vorgegebenen Situation betätigt werden müssen; beispielsweise wenn ein Wagen vorwärts fährt, um eine Parkposition an der linken oder rechten Seite zu suchen, müssen nur die Meßeinrichtungen auf der linken oder rechten Seite betätigt werden, d. h. die Einrichtungen  $t_2, t_6$  oder  $t_4$  und  $t_8$ . Wenn ein Wagen rückwärts fährt, um auf der rechten Seite einzuparken (S-förmiger Einparkweg), brauchen nur die Meßeinrichtungen  $t_3, t_4, t_7$  und  $t_8$  auf der rechten Seite des Wagens betätigt werden, um ein Zusammenstoßen mit einem Hindernis zu verhindern. Wenn ein Wagen nach rückwärts fährt, um auf der rechten Seite einzuparken (L-förmiges Einparken), brauchen nur die Meßeinrichtungen  $t_7$  und  $t_8$  an der Rückseite des Wagens betätigt werden. Die vorstehend genannte Operationswahl kann mit dem Mikrocomputer 1 in Übereinstimmung mit den Instruktionen für die jeweiligen unterschiedlichen Einparkarten kontrolliert werden.

Fig. 3 zeigt, wie ein Wagen 5 die Positionen von Hindernissen ermittelt. Wenn ein Wagen 5 in Pfeilrichtung H fährt, passiert er die Positionen, wie beispielsweise  $P_0, P_1, P_2$  und  $P_3$ ; wenn der Wagen in die Position  $P_0$  gelangt, wird der Mikrocomputer 1 (siehe Fig. 1) angewiesen, eine Parklücke auf der rechten Seite des Wagens zu ermitteln. Von diesem Zeitpunkt an nimmt der Mikrocomputer 1 in regelmäßigen Zeitabständen die Abstandsdaten von der Abstandsmeßeinrichtung  $t$  bis zu den Hindernissen  $a_1, a_2$  und  $a_3$  auf der rechten Seite des Wagens auf (wie beispielsweise der Abstand  $D_p$  des Wagens in der Position  $P_0$ , der Abstand  $D_s$  des Wagens in der Position  $P_1$ ; und in der Position  $P_2$  und der Abstand  $D_e$  in der Position  $D_3$ ) und vergleicht diese Werte mit einem Sollwert  $D$ . Immer dann, wenn der gemessene Wert größer als  $D$  ist, wie dies nach der Position  $P_1$  gemäß Fig. 3 ist, wird dann der Fahrweg nach vorne des Wagens mit dem Bewegungssensor 3 (Fig. 1) aufgezeichnet und aufaddiert.

Für den Fall, daß eine Reihe von Abstandswerten innerhalb eines Fahr-Sollwertes  $L$  fortlaufend größer als der Sollwert  $D$  ist, heißt dies, daß die Parklücke auf der rechten Seite des Wagens für das Einparken groß genug ist, dann wird die Anzeigeeinrichtung 15 (Fig. 1) ein Signal aussenden, um eine mögliche Parkoperation anzuzeigen; ansonsten wird ein Signal angezeigt, das dem Fahrer angibt, daß der Raum für das Einparken nicht zur Verfügung steht, und der Mikrocomputer sucht weiter nach einer geeigneten Parklücke. Die Sollwerte  $D$  und  $L$  können durch den Mikrocomputer 1 in Übereinstimmung mit vorbestimmten Parametern oder einer Datenliste, die vorher vorbereitet worden ist, bestimmt oder ausgewählt werden, wobei jedoch unterschiedliche Einparkarten unterschiedliche Arten der Berechnung der Sollwerte erfordern, deren Einzelheiten später beschrieben werden. Um eine Parklücke zu messen, müssen an einer Seite des Wagens zwei Meßeinheiten zusammen

verwendet werden (beispielsweise  $t_4$  und  $t_8$  gemäß Fig. 2), um schnell die Gesamtlänge einer Parklücke zu messen.

Die Fig. 4A bis 4D zeigen vier Haupt-Einparkarten eines Wagens. Fig. 4A zeigt das Einparken an der rechten Seite einer Straße und parallel zu dieser. Fig. 4B zeigt ein rechtwinkliges Einparken nach rechts. Fig. 4C zeigt ein linksseitiges paralleles Einparken. Fig. 4D zeigt ein rechtwinkliges Einparken nach links. In den vorstehend genannten Figuren bezeichnet  $K_1, K_2, K_3, K_4$  die Parklücke, die jeweils ermittelt worden ist und eine Länge und Tiefe, wie beispielsweise  $L_1, D_1; L_2, D_2; L_3, D_3; L_4, D_4$  aufweist, die auch genügend Freiraum für das Fahren des Wagens beinhaltet. Der Wagen 5 hält an einer geeigneten Position nach dem Vorbeifahren an der Parklücke in Pfeilrichtung F und dann wird der Wagen entlang einem geeigneten geometrischen Ort in eine Endposition 5' gefahren. Der Ausgangspunkt 50 und der Haltepunkt 50' in den vorstehend genannten Figuren geben jeweils den Mittelpunkt der Achse der beiden Hinterräder des Wagens 5 bzw. 5' an. (Im allgemeinen werden die Vorderräder eines Wagens zum Lenken verwendet und die Achse der Hinterräder ist der Drehmittelpunkt eines Wagens, und daher ist der Mittelpunkt der Hinterradachse geeignet, um den Fahrweg eines Wagens zu beschreiben.) In den Fig. 4A und 4C ähnelt der Fahrweg des Wagens einer "S-Form" und in den Fig. 4B und 4D einer "L-Form".

Berechnung und Steuerung zum Einparken eines Wagens auf der linken oder rechten Seite sind mit Ausnahme der Bezeichnung des Sensor-Vorganges und des Antriebes gleich. Daher werden nur die Berechnung und die Steuerungsvorgänge für das rechtzeitige Einparken in "S-Form" und "L-Form" in den Fig. 5 und 6 beschrieben.

Fig. 5 zeigt die Analyse der Berechnung und Steuerung eines Kraftfahrzeuges, das durch Rückwärtsfahren auf der rechten Seite einparkt, durch den Mikrocomputer 1. Der Wagen 5 fährt von einer Startposition  $P_s$  aus nach rückwärts in seine Endposition  $P_e$ , wobei der Fahrweg durch eine Kurve TQU angegeben ist, die im wesentlichen den geometrischen Ort der Bewegung des Mittelpunktes der Hinterradachse des Wagens darstellt. T und U fallen auf die Mittelpunkte der Startposition  $P_s$  und der Stopposition  $P_e$ . Die Kurve TQU besteht aus zwei Kreisbogenteilen TQ und QU, die jeweils einen Winkel  $\beta$  und einen Radius R aufweisen. Der  $\Theta$ -Radius R ist der Radius des kleinsten Wendekreises des Wagens 5 vom Mittelpunkt der Hinterradachse aus gemessen; wobei das Steuerrad des Wagens 5 nach rechts bis zum Anschlag gedreht sein sollte, um die Rückfahrbewegung in der Startposition  $P_s$  zu beginnen und entlang eines Bogens im Winkel  $\beta$  um einen Mittelpunkt M zu fahren; dann muß das Steuerrad des Wagens nach links bis zum Anschlag gedreht werden, damit der Wagen nach rückwärts entlang einem Bogen im Winkel  $\beta$  um einen Mittelpunkt N fahren kann, bis der Wagen in seiner Endposition  $P_e$  steht. In diesem Fall sind die Berechnungen und Steuerungsvorgänge am einfachsten. Bevor der Wagen 5 die Startposition  $P_s$  erreicht, sollten die Vorgänge zum Feststellen der relativen Position des Wagens zu den Hindernissen (siehe Fig. 3) durchgeführt werden, d. h., um sicherzustellen, daß die Parklücke auf der rechten Seite zum Einparken des Wagens eine ausreichende Länge  $L_1$  und einen ausreichenden Abstand  $D_1$  zum Hindernis A aufweist; dann wird der Wagen in der Startposition  $P_s$  gestoppt, um für die Rückfahrbewegung bereit zu sein, ohne daß während dem Rückwärtsfahren das Hindernis berührt wird. Wenn der Wagen 5 in die Schlußposition  $P_e$  fährt, ist die äußere Kante der Karosserie zum Hindernis A ausgerichtet.

Bei der vorstehend beschriebenen Figur besteht der geometrische Ort der Bewegung der vorderen rechten Ecke des Wagens aus zwei Bogenabschnitten  $S_1, S_2$  und  $S_3$ . Der Bogen  $S_2$  und  $S_3$  und die Außenkante des Hindernisses A schneiden sich im Punkt B. Theoretisch würde der Abstand zwischen dem Punkt B und der rückwärtigen Kante des Wagens beim Erreichen der Endposition  $P_e$  die Mindestlänge der erforderlichen Parklücke bestimmen; wobei die Mindestbreite der Parklücke von der äußeren Kante des Hindernisses gleich der Wagenbreite ist. In der Praxis werden zusätzlich zu der gemessenen Mindestparklücke drei Abstände  $l_1, l_2$  und  $l_3$  (siehe Fig. 5) addiert, um die Länge  $L_1$  und die Breite  $D_1$  der erforderlichen Parklücke zu bestimmen. Wenn davon ausgegangen wird, daß ein Wagen 5 in der Startposition  $P_s$  einen Abstand C zwischen seiner rechten Seite und dem Hindernis A hat und eine Breite W aufweist und der Abstand zwischen der Hinterradachse und der Vorderkante und der hinteren Kante des Wagens jeweils f bzw. b ist, dann kann die Länge  $L_1$  und die Breite  $D_1$  der erforderlichen Parklücke gemäß der folgenden Formel ermittelt werden:

$$50 \quad L_1 = b + l_1 + l_2 + \sqrt{f^2 + 2R \cdot W}$$

$$D_1 = C + W + l_3$$

Wenn der Stoppunkt für den vorwärts fahrenden Wagen 5 (d. h. die Startposition  $P_s$  für das Rücksetzen des Wagens) bestimmt ist, könnte die vordere Kante E des Hindernisses A an der Vorderkante der erforderlichen Parklücke liegen, wie dies in der Fig. 5 dargestellt ist, damit die Hinterradachse vor der vorderen Ecke E mit einem Abstand  $l_0$  liegt, was durch die folgende Gleichung erhalten wird:

$$60 \quad l_0 = 2R \cdot \sin \beta - l_1 - \sqrt{f^2 + 2R \cdot W}$$

oder die rückwärtige Ecke E des Hindernisses A könnte mit der rückwärtigen Kantenlinie der erforderlichen Parklücke zusammenfallen, damit die Hinterradachse zu dem vorderen Punkt E' einen Abstand  $l_0$  (siehe Fig. 5) hat; wobei der Wert für  $l_0$  durch die folgende Gleichung erzielt werden kann:

$$65 \quad l_0' = l_0 + L_1 = 2R \cdot \sin \beta + b + l_2.$$

Der Winkel  $\beta$  in den beiden vorstehend geschriebenen Gleichungen kann, wie folgt, erhalten werden:

$$\beta = \cos^{-1} [(2R - C - W)/2R]$$

Der Rücksetzweg des Wagens wird durch den Mikrocomputer 1 in Übereinstimmung mit dem durch die Bewegungssensoren 3 ermittelten Wert gesteuert, um zu berechnen, ob der Wagen um den vorbestimmten Winkel  $\beta$  gewendet und zurückgesetzt hat.

Fig. 6 zeigt eine Weganalyse eines Wagens 5 beim rechtwinkligen Einparken nach rechts mittels der Steuerung eines Mikrocomputers gemäß der vorliegenden Erfindung. Der Wagen 5 fährt von der Startposition Px entlang einem Weg XY in eine Position Py und fährt dann entlang einem geraden Weg YZ nach rückwärts in die Endposition Pz, wobei die Endkante des Wagens und das Hindernis B zueinander ausgerichtet sind. Der Punkt X ist im wesentlichen der Mittelpunkt der Hinterradachse des Wagens 5 beim Anhalten des Wagens in der Ausgangsposition Px; der bogenförmige Weg XY ist im wesentlichen ein Bogen entsprechend einem Viertelkreis mit einem Radius R, der vom Mittelpunkt der Hinterradachse beim Rücksetzen des Wagens beschrieben wird; andes ausgedrückt, wenn der Wagen aus der Ausgangsposition Px seine Rücksetzbewegung startet, muß das Steuerrad nach rechts bis zum Anschlag gedreht werden, damit der Wagen entlang einem Kreisbogen mit einem Mittelpunkt O so lange zurücksetzt, bis er die Position Py erreicht hat; dann sollte das Steuerrad in seine mittlere Position gedreht werden, bevor der Wagen um einen Abstand  $\Delta d$  in die Position Pz gerade nach rückwärts gefahren wird. Bevor der Wagen 5 die Startposition Px erreicht, muß der Ermittlungsvorgang für die Parklücke durchgeführt werden, d. h. wenn der Wagen parallel der äußeren Kante des Hindernisses fährt, wird gemäß der vorliegenden Erfindung die Parklücke gemessen und berechnet und im Wagen eine Instruktion ausgegeben, damit dieser in einer korrekten Position angehalten wird (d. h. der Startposition Px für das Rücksetzen des Wagens). Bei dem vorstehend beschriebenen Vorgang sollte der Abstand Px zwischen dem Wagen 5 und der Außenkante des Hindernisses B größer als ein Mindestabstand Cmin sein, um wenigstens einen Abstand  $d_1$  zwischen dem Bogen G (geometrischer Ort der Bewegung der rechten Seite des Wagens) und der vorderen Ecke H der erforderlichen Parklücke während dem Rücksetzen des Wagens aufrechtzuerhalten.

Wenn davon ausgegangen wird, daß ein Wagen 5 eine Breite W, eine Länge l, einen Abstand b zwischen der Hinterradachse und dem hinteren Ende des Wagens hat und weiterhin davon ausgegangen wird, daß der Wagen auf der Mittellinie der erforderlichen Parklücken-Länge  $L_2$  mit einem Abstand  $d_3$  jeweils auf beiden Seiten und einem Abstand  $d_2$  an der hinteren Seite parkt, werden die Werte für  $L_2$ , die Tiefe  $D_2$  (gemessen von der Karosserie aus) und der Mindestabstand Cmin entsprechend den folgenden Gleichungen erhalten:

$$\begin{aligned} L_2 &= W + 2d_3; \\ D_2 &= Cx + l + d_2; \\ Cx &\geq Cmin = R - W/2 + d_1 - \sqrt{(R - W/2)^2 - (R - L_2/2)^2} \end{aligned}$$

Die durch die vorstehenden Gleichungen erhaltenen Werte für  $L_2$  und  $Cmin$  ermöglichen es, daß der Abstand Cx zwischen dem Wagen und der Außenkante des Hindernisses B während dem Rücksetzen des Wagens eingestellt wird und der Parkraum so gemessen wird, daß er den Anforderungen für Cx und Cmin entspricht; beispielsweise kann der Mikrocomputer ein Alarmsignal aussenden, um die Instruktion für eine Vergrößerung des Abstandes zu erhalten, oder um den Wagen direkt mit einem Steuersignal zu betätigen, um die notwendige Einstellung durchzuführen. Der nicht lineare geometrische Ort der Vorwärtsbewegung kann mit den Bewegungssensoren 3 detektiert werden und kann zum Einstellen der Werte verwendet werden, die durch die Hindernis-Sensoren 2 ermittelt werden, um die relative Position zwischen dem Hindernis B und dem Wagen 5 zu bestimmen. Wenn der Wagen 5 beim Ankommen in der Startposition Px gestoppt wird, wird der Abstand zwischen der Hinterradachse und der Mittellinie ML der Parklücke (d. h. der Mittellinie des Raums des Hindernisses B) festgestellt und ermittelt, ob er gleich dem Mindestradius R basierend auf dem Mittelpunkt der Hinterradachse ist. Beim Rücksetzen in die Position Py wird der Wagen 5 weiter geradeaus zurückgesetzt, bis er die Position Pz erreicht, wobei der vorstehend genannte Weg  $\Delta d$  des Wagens 5 durch die folgende Gleichung erhalten werden kann:

$$d = Cx + W/2 + l - R - b$$

Fig. 7 zeigt eine Ausführungsform einer Schalttafel zur Betätigung und Anzeige des Mikrocomputers 1 gemäß der vorliegenden Erfindung. Ein Teil der Schalttafel ist mit einem Betätigungsstastenfeld 14 versehen, welches vier Druckknöpfe zum Wählen der Operation aufweist, d. h. die Betriebsarten links parallel Einparken, links rechtwinklig Einparken, rechts parallel Einparken und rechts rechtwinklig Einparken. Mittels der vorstehend genannten Druckknöpfe wird der Mikrocomputer 1 instruiert, daß er in dieser bestimmten Betriebsart arbeitet, wobei jeder Druckknopf weiterhin mit einer Lichtanzeige versehen sein kann, die beim Drücken aufleuchtet und die ausgeht, wenn der Einparkvorgang beendet worden ist. Der restliche Teil der Schalttafel ist mit einer Anzahl von Kontrolllampen versehen, einer Lampenanordnung 150 für die Abstandsbedingungen, einer Lampenanordnung 151 für das Steuerrad, einer Lampenanordnung 152 für die Gangschaltung, einer Lampenanordnung 153 für eine Bohreinstellung und einen Lautsprecher 154. Die Anzeigelampenanordnungen werden zusammen dazu verwendet, dem Fahrer anzuzeigen, wie er den Wagen genau fahren soll. Die Anzeigelampenanordnung 150 für die Abstandsbedingungen besteht aus einer Anzeigelampe für "zu vergrößernden Zwischenraum", die dann aufleuchtet, wenn der Zwischenraum zwischen Karosserie und Hindernis ungenügend ist; einer Anzeigelampe für "ungenügenden Zwischenraum", die dann aufleuchtet, wenn der Raum zum Einparken des Wagens nicht ausreicht; einer Anzeigelampe für "möglicher Zusammenstoß", um vor einem Zusammenstoß zu warnen, wenn das Fahrzeug in Bewegung gesetzt wird. Die Lampenanordnung 151 für das Steuerrad wird hauptsächlich

während dem Rücksetzen eines Wagens verwendet, um den Fahrer darüber zu instruieren, wie er das Steuerrad zu drehen hat; und hat eine Anzeigelampe für "Drehen bis zum Anschlag nach links", "mittlere Position" und "Anschlag rechts", die dann verwendet werden, wenn zahlreiche Einparkarten durchgeführt werden und die Lampen werden aufflackern, wenn der Wagen in einer geeigneten Position anhält, und werden dann ausgehen, jeweils wenn eine Rücksetzoperation beendet worden ist. Die Lampenanordnung 152 der Gangschaltung hat eine Lampe für "vorwärts" und "rückwärts", um den Fahrer darüber zu instruieren, ob er vorwärts oder rückwärts fahren soll; die Lampen werden während dem Schalten aufflackern und werden während dem Fahren des Wagens eingeschaltet bleiben und werden ausgehen, wenn das Fahrzeug seinen Weg beendet hat. Die Lampenanordnung 153 für die Voreinstellung hat eine Reihe von Bewegungsanzeigen, beispielsweise "Stop", 10 cm, 20 cm, 50 cm, 100 cm, 200 cm und "Fahren", um den Fahrer zu unterrichten, bis zu welchem Abstand der Wagen fahren kann. In der Tat repräsentiert, wenn ein Wagen nach vorne oder rückwärts gefahren wird, diese Lampenanordnung den verbleibenden, vom Mikrocomputer für den laufenden Fahrvorgang des Wagens berechneten Abstand, um den Fahrer zu instruieren, daß er die notwendigen Dinge tut. Wenn beispielsweise ein Wagen fährt, um eine Parklücke zu ermitteln, wird die Lampe "vorwärts" in der Lampenanordnung 152 für Gangschaltung aufleuchten, gleichzeitig wird die Lampe "Fahren" der Voreinstellungs-Lampenanordnung 153 aufleuchten; nachdem eine ausreichend große Parklücke gefunden worden ist und ein Ausgangspunkt für das Rücksetzen gefunden worden ist, wird die entsprechende Abstandslampe aufleuchten, und so werden die Lampen fortlaufend so lange umschalten, bis die Lampe "Stop" aufleuchtet; dann wird eine geeignete Lampe der Lampenanordnung 151 für das Steuerrad aufflackern; die Lampe für "rückwärts" wird ebenfalls aufflackern und nachdem der Fahrer die Operation am Steuerrad und an der Gangschaltung beendet hat und angefahren ist, geht die Anzeigelampe des Steuerrades aus, während die Lampe "rückwärts" leuchten bleibt. Eine Lampe der Lampenanordnung 153 für die Voreinstellung zur Anzeige des noch möglichen Bewegungsweges leuchtet auf und die restlichen entsprechenden Lampen werden nacheinander aufleuchten und ausgehen, wenn der Wagen gefahren wird. Die Lampen von "Fahren" bis "Stop" der Lampenanordnung 153 für Voreinstellung können mit unterschiedlichen Farben wie beispielsweise grün, gelb, orange und rot versehen sein, um das Warnergebnis zu verbessern.

Die vorstehend beschriebene Ausführungsform der Anzeigeschalttafel und ihre Operation ist so ausgebildet, damit ein Fahrer den Wagen in Übereinstimmung mit den Instruktionen des Mikrocomputers 1 fahren kann. In der Tat wird der Rückstoßweg eines Wagens gemäß der vorliegenden Erfindung entlang einer geraden Linie und entsprechend einem Mindestradius durchgeführt; daher kann die Fahroperation eines Wagens mit einer einfachen und zweckmäßigen Einrichtung, die direkt vom Mikrocomputer 1 gesteuert wird, auch automatisch durchgeführt werden. Der ganze Aufbau der vorstehend beschriebenen Einrichtung ist in der Fig. 8 in Form eines Blockschaltbildes gezeigt. Nach dem Erhalt der Betriebsinstruktion vom Operationstastenfeld 14, die von einem Fahrer eingegeben worden ist, wird der Mikrocomputer 1 die zugehörigen Schritte starten. Das Operationstastenfeld 14 kann zusätzlich zu den Druckknöpfen zum Wählen der Operation gemäß Fig. 7 weiter mehrere Steuerdruckknöpfe enthalten, beispielsweise "Nothalb", "Unterbrechen" und "Rückstellen", um den Betrieb der Steuereinrichtungen 4 für den Fahrmechanismus für den Fall, daß es notwendig ist, zu unterbrechen. Das Warnsignal des Mikrocomputers 1 wird als Ton- und Lichtsignal über die Anzeigeeinrichtung 15 ausgegeben. Die Warnsignal-Inhalte sind ähnlich denen wie in der Fig. 7 dargestellt, dienen jedoch zur Anzeige des bestehenden Fahrzustandes des Wagens für den Monitor des Fahrers und die entsprechenden Bezüge. Für den Fall, daß das System feststellt, daß möglicherweise ein Zusammenstoß stattfindet, wird die Antriebsoperation automatisch unterbrochen. Aufbau und Funktionsweise der Hindernis-Sensoren 2 und Bewegungs-Sensoren 3, die mit dem Mikrocomputer 1 gekoppelt sind, sind bereits vorstehend beschrieben, d. h. der Mikrocomputer 1 kann wahlweise gewisse Abstandsmeßeinrichtungen an den geeigneten Teilen des Wagens starten, um die Abstandsdaten aufzunehmen und nimmt den Wert auf, der von den Bewegungssensoren gezählt worden ist, um die Steuersignale für den Antriebsmechanismus der Steuerungseinrichtungen 4 zu bestimmen. Die Steuerungseinrichtungen 4 umfassen mehrere Betätigungsselemente, d. h. ein Betätigungsselement 41 für den Richtungsmechanismus, ein Betätigungsselement 42 für die Gangschaltung; ein Betätigungsselement 43 für die Kupplung, ein Betätigungsselement 44 zum Beschleunigen und ein Betätigungsselement 45 für die Bremse, um die Antriebsmechanismen des Wagens zu steuern.

Die Betätigungsselemente arbeiten in Übereinstimmung mit den Steuersignalen, die vom Mikrocomputer 1 abgegeben werden. Das Positionssignal der Betätigungsselemente wird ebenfalls in den Mikrocomputer 1 zurückgeführt, um eine Regelung zu erreichen. Das Betätigungsselement 41 für den Richtungsmechanismus kann wenigstens den Steuermechanismus des Wagens in die Anschlag-links-Position, Anschlag-rechts-Position und mittlere Position einstellen; wobei der Steuerungsmechanismus durch ein lineares Betätigungsselement (wie beispielsweise einen hydraulischen oder pneumatischen Zylinder) oder ein drehendes Betätigungsselement (wie beispielsweise einen Motor oder ein elektromagnetisches Ventil, welches zum Steuern der Hydraulikleitung eines Kraft-Steuer-Mechanismus verwendet wird) angetrieben werden. Das Betätigungsselement 42 für die Gangschaltung und das Betätigungsselement 43 für die Kupplung werden zusammen betätigt, um die Bewegung des Wagens zu steuern, wodurch die Gangschaltung wenigstens in einen niedrigeren Vorwärtsgang und einen Rückwärtsgang geschaltet werden kann. Eine speziell konstruierte automatische Gangschaltung hat üblicherweise eine automatische Kupplung; in diesem Fall kann das Betätigungsselement 43 für die Kupplung weggelassen werden. Das Betätigungsselement 44 für die Beschleunigung und das Betätigungsselement 45 für die Bremse werden zum Steuern der Geschwindigkeit des Wagens verwendet. Der Mikrocomputer 1 kann die Leistung des Motors mit diesen Betätigungsselementen in Übereinstimmung mit dem Unterschied zwischen der tatsächlichen Geschwindigkeit und der Sollgeschwindigkeit des Wagens auf geeignete Art und Weise steuern. Wenn der Wagen seine Geschwindigkeit verringern sollte oder anhalten sollte, der Motor jedoch in seinem geringsten Ausgangszustand gewesen ist, wird das Betätigungsselement 45 für die Bremse betätigt, um den Wagen zu

bremsen. Die Betriebszeit und der zugehörige Betrieb der Betätigungsselemente erfolgt in Übereinstimmung mit der Software des Mikrocomputers 1. Die Konstruktionen der vorstehend beschriebenen Betätigungsselemente können entsprechend herkömmlicher Techniken und Einrichtungen durchgeführt sein, und es wird daher auf eine detaillierte Beschreibung verzichtet.

Die automatische Einparkeinrichtung gemäß der vorliegenden Erfindung hat im wesentlichen Hindernis-Sensoren, die mit Bewegungssensoren gekoppelt sind, um auf sichere Art und Weise eine Parklücke und den einfachsten Rücksetzweg zum Einparken des Wagens mittels der Instruktion oder automatischen Steuerung eines Mikrocomputers zu finden. 5

## Patentansprüche

10

1. Einparkhilfe für ein Kraftfahrzeug, bei der das Kraftfahrzeug in der Stellung des geringsten Wendekreises eingeparkt wird, mit einem Bewegungssensor zum Messen der Bewegungsstrecke und einer Anzeigevorrichtung (15), gekennzeichnet durch

Hindernismeinrichtungen (2) mit verschiedenen Abstandsmeinheiten ( $t_1, t_2$ ), die an geeigneten Teilen des Fahrzeugs (5) angebracht sind und in verschiedene Richtungen weisen, zur Erfassung der Abstände zwischen der Karosserie und den Hindernissen in diesen Richtungen und zur Umwandlung der Abstände in elektrische Signale,

Modusauswahlmitteln (14), die es dem Fahrer ermöglichen, einen bestimmten Einparkmodus, insbesondere links-parallel, links-rechtwinklig, rechts-parallel und rechts-rechtwinklig, auszuwählen und entsprechende elektrische Signale zu erzeugen, wobei zum Steuern der Bewegung des Kraftfahrzeugs Daten für einen Haltepunkt vorgegeben sind, an dem das Kraftfahrzeug eine Vorwärtsfahrt stoppt und ein Rücksetzen beginnt, der Rücksetzweg für paralleles Einparken an dem Haltepunkt beginnt und S-förmig zu einem Endpunkt führt, wobei der S-förmige Rücksetzweg durch einen Bogen mit einem entsprechenden Winkel ( $\beta$ ) und dem Radius (R) und einem entgegengesetzten Bogen mit gleichem Winkel und Radius gebildet ist 20 und der Rücksetzweg beim senkrechten Einparken vom Haltepunkt zu einem Endpunkt L-förmig ist, wobei der Rücksetzweg aus einem Viertelbogen eines Kreises mit dem Radius (R) und einer Geraden ( $\Delta d$ ) besteht, die tangential zum Endpunkt dieses Bogens liegt,

einen Mikrocomputer (1) zum Empfang der elektrischen Signale des Bewegungssensors (3), der Hindernismeinrichtung (2) und der Modusauswahlmittel (14) zur Berechnung der für den ausgewählten Parkmodus erforderlichen Parameter und zur Erzeugung der entsprechenden Anweisungssignale für den Fahrer, die auf der Anzeigeeinheit (15) angezeigt werden, wobei diese Instruktionen Signale für den Lenkvorgang (151) und den Antrieb (152) zum Fahren des Rücksetzweges, die verbleibende Bewegungsstrecke (153) des Fahrzeugs und die Abstandsbedingungen (150) beinhalten, und wobei im Mikrocomputer Sollwerte für Breite und Länge einer Parklücke vorgegeben sind, wobei während der Fahrt die Wegstrecke und die Seitenabstände gemessen werden und das Vorhandensein einer geeigneten Parklücke angezeigt wird, wenn während einer dem Längen-Sollwert entsprechenden Wegstrecke die ermittelten Seitenabstände den Breiten-Sollwert erreichen oder überschreiten. 30

2. Einparkhilfe für ein Kraftfahrzeug, bei der das Kraftfahrzeug in der Stellung des geringsten Wendekreises eingeparkt wird, mit einem Bewegungssensor zum Messen der Bewegungsstrecke und einer Anzeigevorrichtung (15), gekennzeichnet durch Hindernismeinrichtungen (2) mit verschiedenen Abstandsmeinheiten ( $t_1, t_2$ ), die an geeigneten Teilen des Fahrzeugs (5) angebracht sind und in verschiedene Richtungen weisen, zur Erfassung der Abstände zwischen der Karosserie und den Hindernissen in diesen Richtungen und zur Umwandlung der Abstände in elektrische Signale, 40

Modusauswahlmitteln (14), die es dem Fahrer ermöglichen, einen bestimmten Einparkmodus, insbesondere links-parallel, links-rechtwinklig, rechts-parallel und rechts-rechtwinklig, auszuwählen und entsprechende elektrische Signale zu erzeugen, wobei zum Steuern der Bewegung des Kraftfahrzeugs Daten für einen Haltepunkt vorgegeben sind, an dem das Kraftfahrzeug eine Vorwärtsfahrt stoppt und ein Rücksetzen beginnt, der Rücksetzweg für paralleles Einparken an dem Haltepunkt beginnt und S-förmig zu einem Endpunkt führt, wobei der S-förmige Rücksetzweg durch einen Bogen mit einem entsprechenden Winkel ( $\beta$ ) und dem Radius (R) und einen entgegengesetzten Bogen mit gleichem Winkel und Radius gebildet ist 50 und der Rücksetzweg beim senkrechten Einparken vom Haltepunkt zu einem Endpunkt L-förmig ist, wobei der Rücksetzweg aus einem Viertelbogen eines Kreises mit dem Radius (R) und einer Geraden ( $\Delta d$ ) besteht, die tangential zum Endpunkt dieses Bogens liegt,

einen Mikrocomputer (1) zum Empfang der elektrischen Signale des Bewegungssensors (3), der Hindernismeinrichtung (2) und der Modusauswahlmittel (14) zur Berechnung der für den ausgewählten Parkmodus erforderlichen Parameter und zur Erzeugung entsprechender Anweisungssignale für Steuervorrichtungen (4) zur Steuerung des Betriebs des Fahrzeugs zum Fahren des Rücksetzweges, wobei die Steuervorrichtungen (4) insbesondere Betätigungsselemente für Lenkvorrichtung (41), Getriebe (42), Kupplung (43), Gas (44) und Bremse (45) umfaßt, und wobei im Mikrocomputer Sollwerte für Breite und Länge einer Parklücke vorgegeben sind, wobei während der Fahrt die Wegstrecke und die Seitenabstände gemessen werden und das Vorhandensein einer geeigneten Parklücke angezeigt wird, wenn während einer dem Längen-Sollwert entsprechenden Wegstrecke die ermittelten Seitenabstände den Breiten-Sollwert erreichen oder überschreiten. 55

3. Einparkhilfe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Bewegungssensoren (3) Umdrehungszähler an der Radachse sind.

4. Einparkhilfe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Abstandsmeinheiten ( $t_1, t_2 \dots t_n$ ) der Hindernis-Sensoren an den Ecken des Kraftfahrzeugs jeweils so angeordnet sind, daß sie die Abstände 60

vor, hinter, links und rechts vom Kraftfahrzeug messen.

5 5. Einparkhilfe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Abmessungen der Parklücke bezüglich Länge ( $L_1$ ) und Breite ( $D_1$ ) bestimmt sind, und der Haltepunkt in Längsrichtung der Parklücke festgelegt ist, wobei der Haltepunkt bezüglich des Mittelpunkts der Hinterachse angegeben ist und zur Vorderkante der Parklücke einen Abstand ( $l_0$ ) in Längsrichtung hat und bei Erreichen des Endpunktes die Karosserie und die Außenkante des Hindernisses zueinander ausgerichtet sind, wobei Winkel ( $\beta$ ), Länge ( $L_1$ ), Breite ( $D_1$ ) und Abstand ( $l_0$ ) durch die folgenden Gleichungen bestimmt sind:

$$\begin{aligned} 10 \quad \beta &= \cos^{-1} [(2R - C - W)/2R]; \\ L_1 &= b + l_1 + l_2 + \sqrt{f^2 - 2R \cdot W} \\ D_1 &= C + W + l_3; \\ l_0 &= 2R \cdot \sin \beta - l_1 - \sqrt{f^2 + 2R \cdot W} \end{aligned}$$

15 mit  $C$  = der Abstand zwischen der Karosserie des Kraftfahrzeuges am Haltepunkt und der Außenkante (0) eines Hindernisses;  $W$  = Wagenbreite;  $f$  = Abstand zwischen der Hinterachse und der Vorderkante des Kraftfahrzeugs;  $b$  = Abstand zwischen der Hinterachse und der Hinterkante des Kraftfahrzeugs;  $l_1$  = Abstand zwischen dem Kraftfahrzeug und der Vorderkante der Parklücke in der Endposition;  $l_2$  = Abstand zwischen dem Kraftfahrzeug und der Hinterkante der Parklücke;  $l_3$  = seitlicher Abstand in der Parklücke;  $R$  = Radius des geringsten Wendekreises bezogen auf den Mittelpunkt der Hinterradachse.

20 6. Einparkhilfe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Parklücke eine Länge ( $L_2$ ) und eine Breite ( $D_2$ ) aufweist; der Haltepunkt an einem Punkt entlang der Mittellinie des Kraftfahrzeuges bestimmt ist und zumindest einen bestimmten Abstand zu der Außenkante eines Hindernisses aufweist, der Haltepunkt bezüglich des Mittelpunktes der Hinterachse angegeben ist und einen Abstand gleich dem Radius ( $R$ ) zur Mittellinie der Parklücke aufweist, der Abstand zwischen der Karosserie und der Außenkante des Hindernisses wenigstens gleich einem Mindestabstand ( $C_{min}$ ) ist, in der Endposition die Außenkante der Karosserie und die Außenkante des Hindernisses zueinander ausgerichtet sind und daß die Länge der Geraden ( $\Delta d$ ), Länge ( $L_2$ ), Breite ( $D_2$ ) der Parklücke und der Mindestabstand ( $C_{min}$ ) durch die folgenden Gleichungen bestimmt sind:

$$\begin{aligned} 30 \quad \Delta d &= Cx + W/2 + l - R - b; \\ L_2 &= W + 2d_3; \\ D_2 &= Cx + l + d_2; \\ C_{min} &= R - W/2 + d_1 - \sqrt{(R - W/2)^2 - (R - L_2/2)^2} \end{aligned}$$

35 mit

( $Cx$ ) = Abstand zwischen Karosserie und Außenkante eines Hindernisses am Haltepunkt,

$W$  = Breite des Kraftfahrzeugs;

$l$  = Länge des Kraftfahrzeugs;

$b$  = Abstand zwischen der Hinterachse des Kraftfahrzeugs und seiner Hinterkante;

$d_1$  = Abstand zur Außenkante der Parklücke;

$d_2$  = Abstand zwischen der Rückseite der Parklücke und der Hinterkante des eingeparkten Kraftfahrzeugs;

45  $d_3$  = jeweils der Abstand auf den beiden Seiten des eingeparkten Kraftfahrzeugs;

$R$  = Radius des geringsten Wendekreises bezogen auf den Mittelpunkt der Hinterachse.

7. Einparkhilfe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Abstandsmeßeinheiten ( $t_1, t_2$ ) Ultraschallsensoren aufweisen.

50 Hierzu 8 Seite(n) Zeichnungen

55

60

65

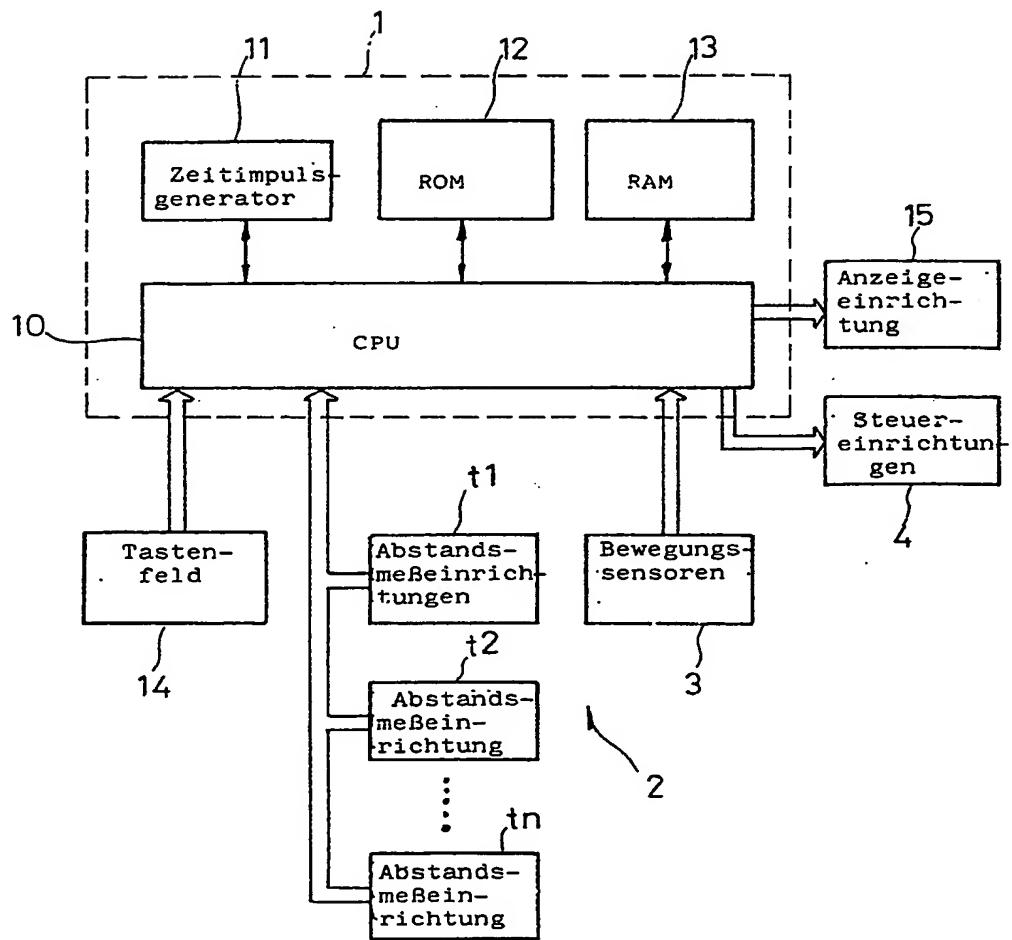


FIG. 1

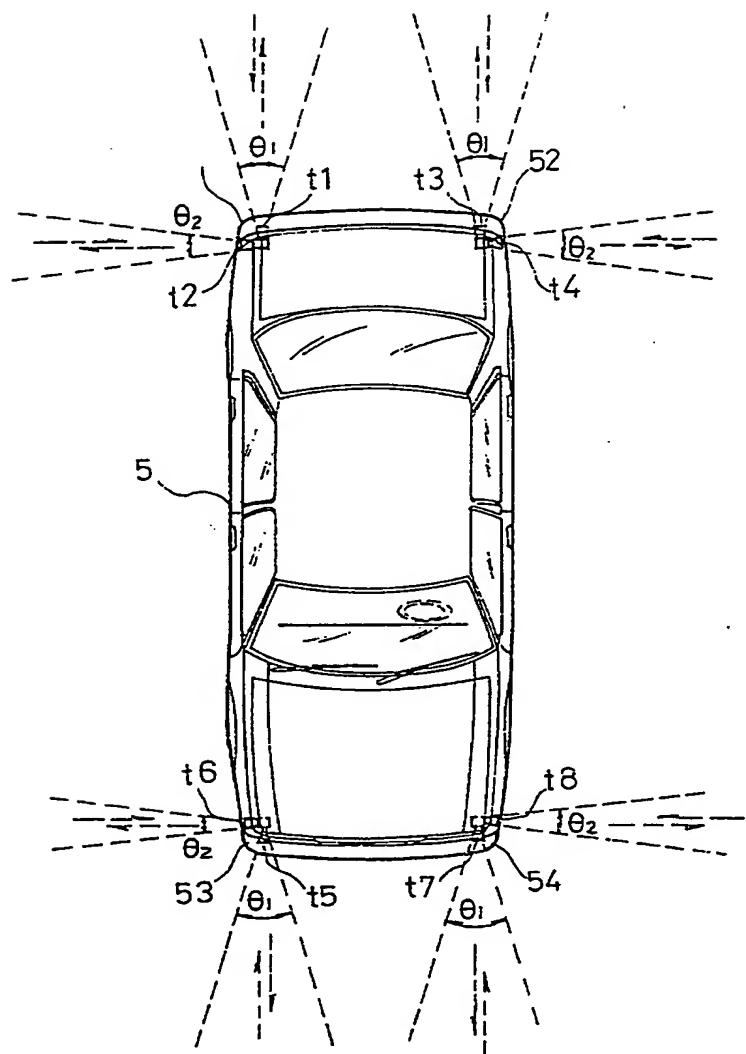


FIG. 2

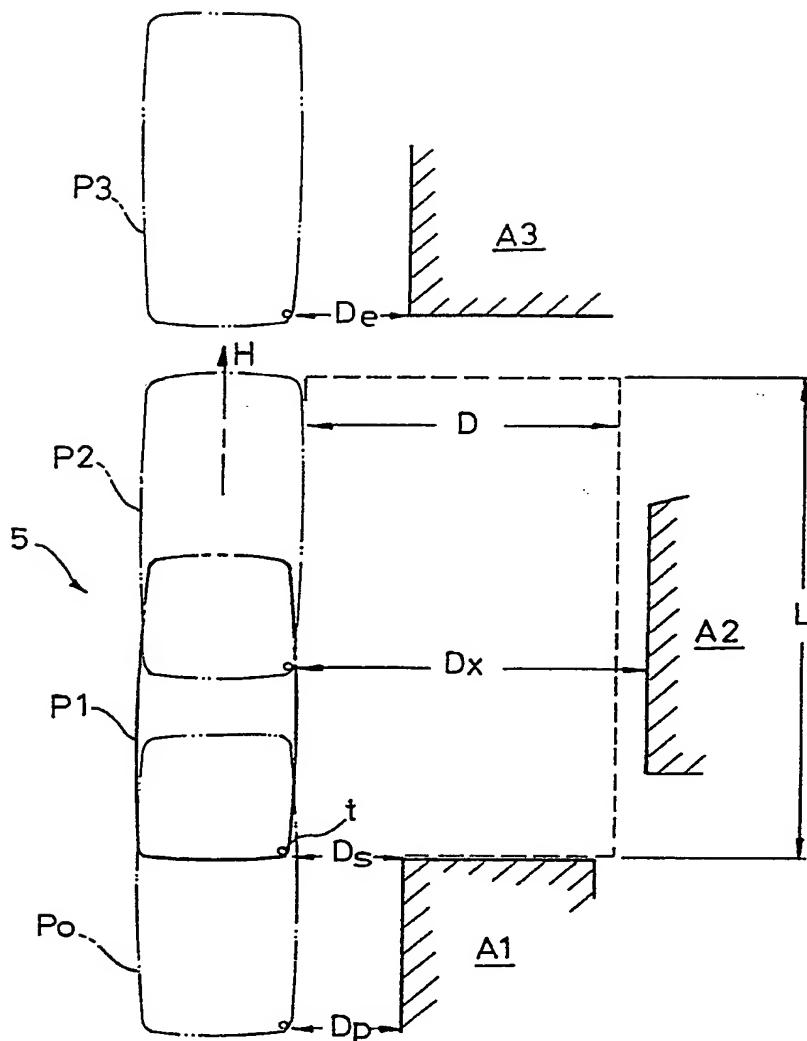


FIG. 3

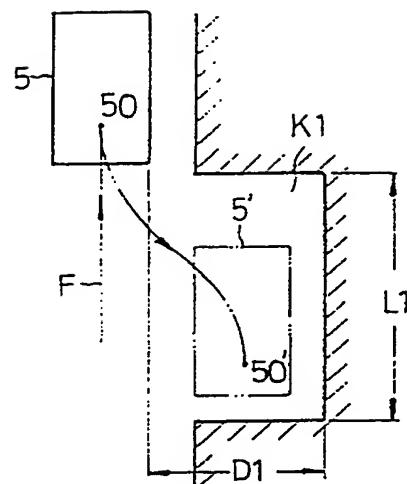


FIG. 4A

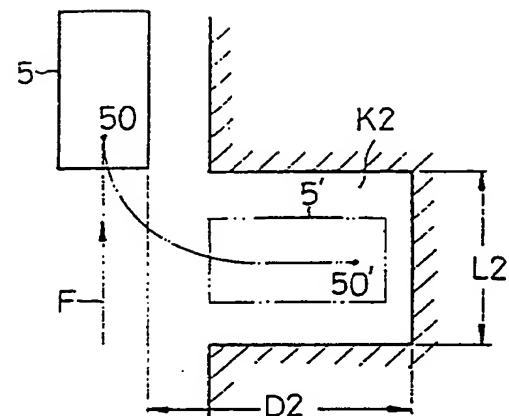


FIG. 4B

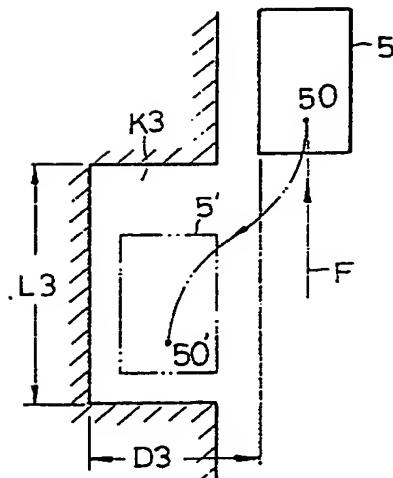


FIG. 4C

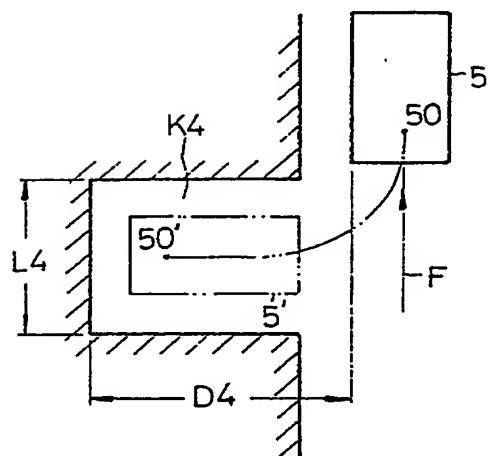


FIG. 4D

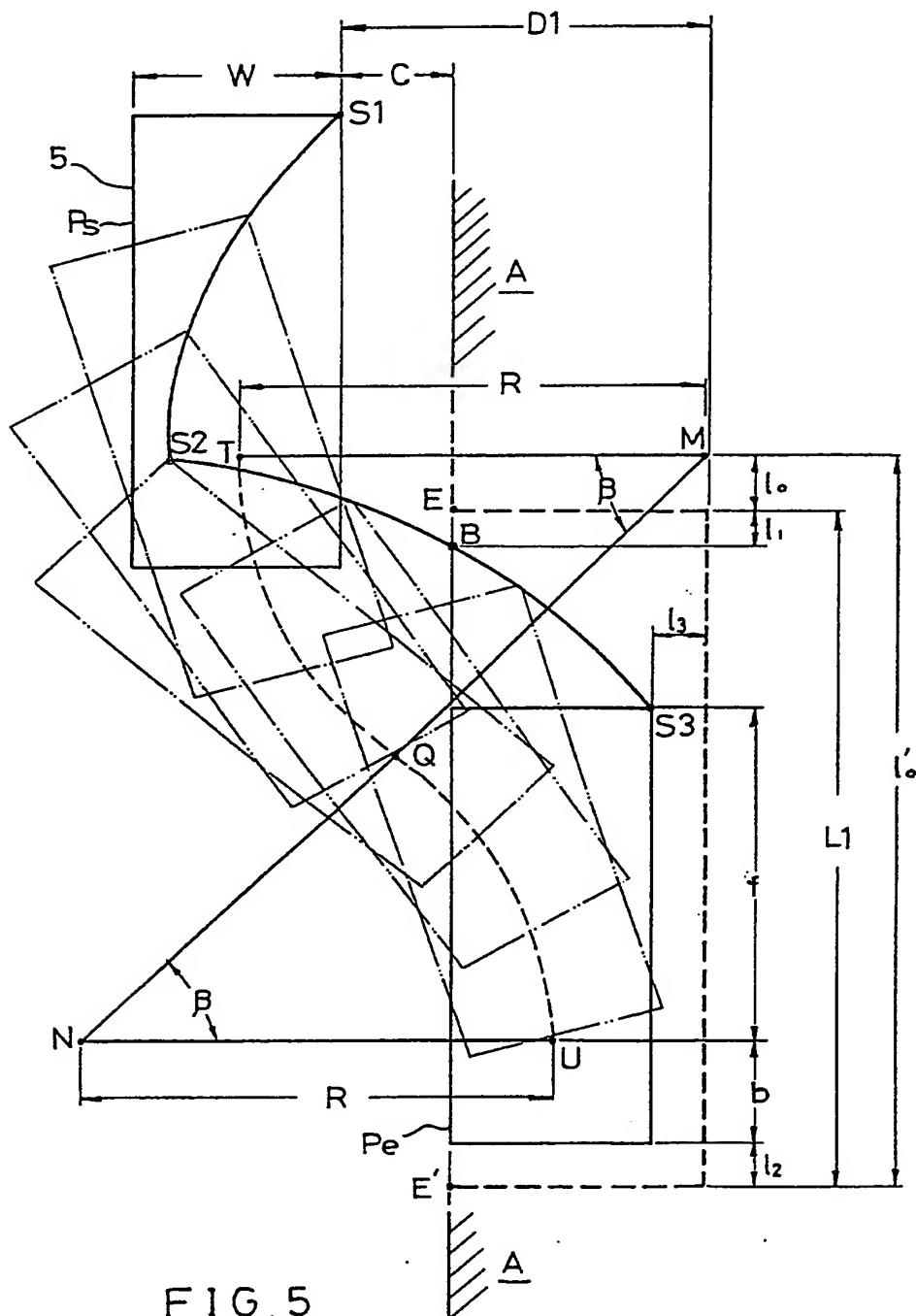


FIG. 5

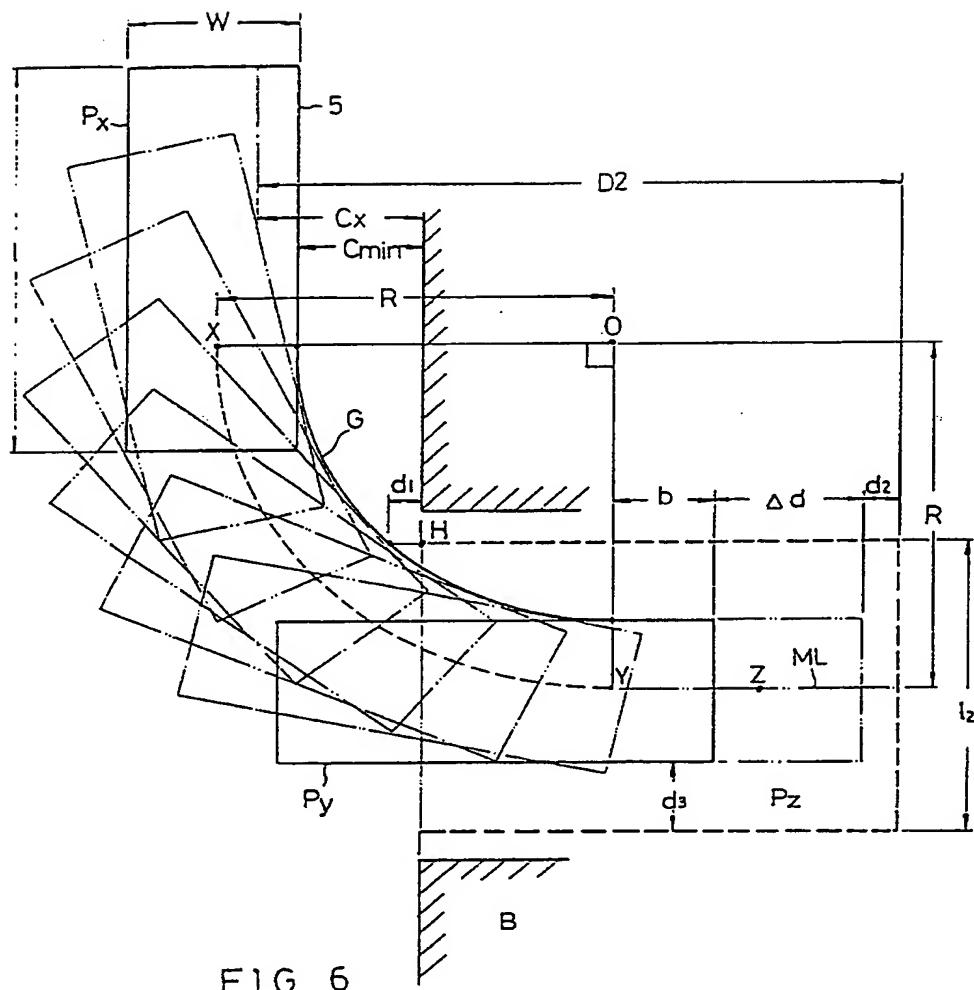


FIG. 6

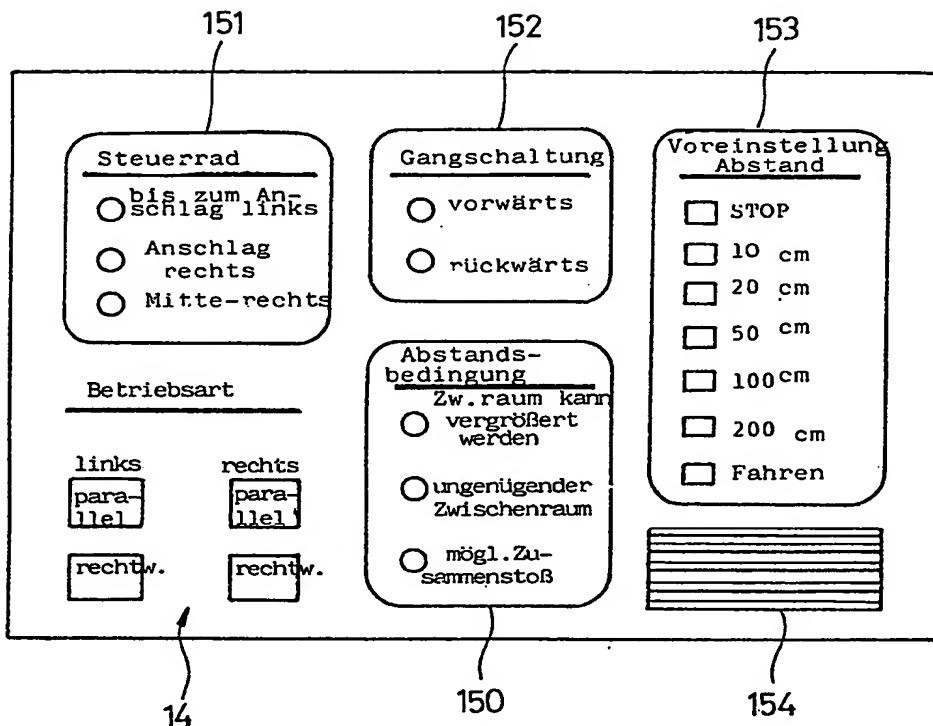


FIG. 7

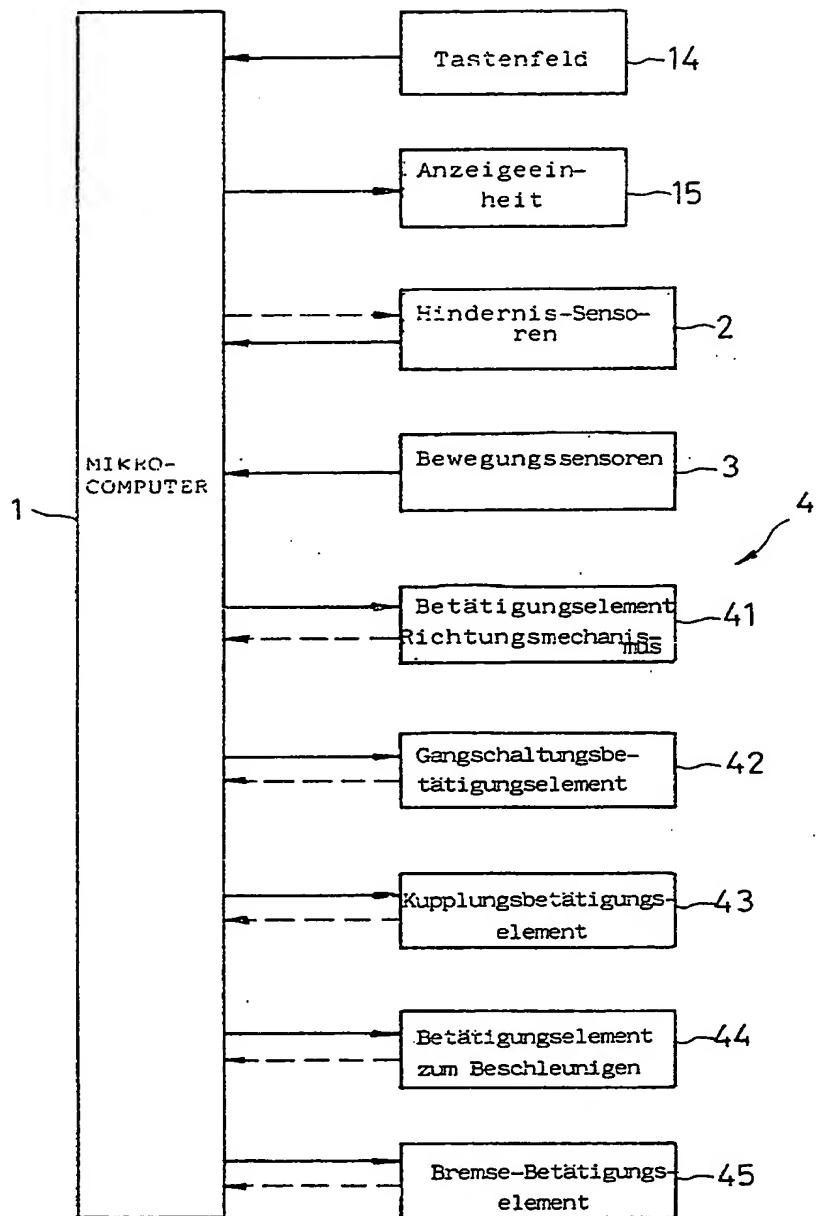


FIG. 8

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

**BLACK BORDERS**

**IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**

**FADED TEXT OR DRAWING**

**BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**

**SKEWED/SLANTED IMAGES**

**COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**

**GRAY SCALE DOCUMENTS**

**LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**

**REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**

**OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**